Deutscher Bundestag **Drucksache 16/6334**

16. Wahlperiode 10. 09. 2007

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Peter Hettlich, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 16/6261 –

Wertausgleich und Bilanzrecht im Rahmen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes

Vorbemerkung der Fragesteller

In der Anhörung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung des Deutschen Bundestages vom 23. Mai 2007 zu verfassungs- und bilanzrechtlichen Fragen des Eisenbahnneuordnungsgesetzes (EBNeuOG) bezeichneten sechs von sieben Sachverständigen das Eigentumssicherungsmodell als „Quadratur des Kreises". Versuche man diese aufzulösen, verschärfe sich entweder der Konflikt mit dem Verfassungsrecht oder mit dem Bilanzrecht.

Neben der Rechtsdiskussion spielt der vom Bund zu zahlende Wertausgleich bei Beendigung der Sicherungsübereignung eine zentrale Rolle, da er faktisch darüber entscheidet, ob die wirtschaftlich privatisierten Eisenbahninfrastrukturunternehmen (EIU) wieder in das vollständige und uneingeschränkte Eigentum des Bundes zurückfallen können.

1. Stimmt die Bundesregierung zu, dass die im Entwurf des EBNeuOG vorgesehene Bemessungsgrundlage des Wertausgleichs („bilanzielles Eigenkapital der EIU" = „Netto-Reinvermögen") eine stichtagsbezogene Bestandsgröße ist, die der Bilanz eines Eisenbahninfrastrukturunternehmens eindeutig zu entnehmen ist?

Ja. Auf die Einschränkungen in § 7 Abs. 1, Satz 3 und 4 des Entwurfs eines Bundeseisenbahnstrukturgesetzes (BESG) wird hingewiesen.

2. Stimmt die Bundesregierung zu, dass das bilanzielle Eigenkapital der Deutsche Bahn AG (DB Netz AG) am 31. Dezember 2006 5,753 Mrd. Euro betrug, wie im Geschäftsbericht 2006 der Gesellschaft (S. 27) ausgewiesen?

Ja

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung vom 6. September 2007 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

3. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass das bilanzielle Eigenkapital der DB Station & Service AG am 31. Dezember 2006 1 202,8 Mrd. Euro betrug, wie im Geschäftsbericht 2006 der Gesellschaft (S. 21) ausgewiesen?

Nein. Zum 31. Dezember 2006 betrug das Eigenkapital der DB Station & Service AG 1 202,8 Mio. Euro, wie im Übrigen im Geschäftsbericht der Gesellschaft korrekt angegeben.

4. Wie hoch war das bilanzielle Eigenkapital der DB Energie GmbH zum 31. Dezember 2006?

Zum 31. Dezember 2006 weist die Bilanz der DB Energie GmbH ein Eigenkapital i. H. v. 531,1 Mio. Euro aus.

5. Wie hoch war das bilanzielle Eigenkapital aller weiteren Einheiten des DB-Konzerns, die zur Infrastruktur zu zählen sind (z. B. Töchter der DB Netz AG, ProjektBau usw.) und deren Eigentum im Wege der Sicherungsübereignung auf den Bund übertragen werden sollen?

Das Eigenkapital aller im Wege der Sicherungsübereignung unmittelbar auf den Bund zu übertragenden Eisenbahninfrastrukturunternehmen beträgt rund 7,5 Mrd. Euro.

6. Stimmt die Bundesregierung zu, dass die Summe der Reinvermögenswerte jener beiden EIU, deren Geschäftsberichte öffentlich einsehbar sind, bereits knapp 7 Mrd. Euro ausmacht?

Ja

7. Wieso hat die Bundesregierung angesichts des in Frage 6 hergeleiteten Wertes von 7 Mrd. Euro, in der Antwort auf die Kleine Anfrage der FDP-Bundestagsfraktion (Bundestagsdrucksache 16/6061) zur konkreten Frage des Wertausgleichs lediglich vage mitgeteilt, dass der Wertausgleich „gegebenenfalls mehrere Milliarden Euro“ betragen könne (Antwort zu Frage 9)?

Die Antwort war richtig. Für eine exakte Wertangabe würde die Bilanz des Stichtags benötigt.

8. Wie erklärt sich die Bundesregierung den Widerspruch, den Wertausgleich mit „ggf. mehreren Milliarden Euro“ im Ungefähren zu halten, während Bundesminister für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung Wolfgang Tiefensee in der „Frankfurter Rundschau“ vom 20. Oktober 2006 ankündigte, „alle Konditionen, einschließlich des Preises, den der Bund [für die Rücknahme des wirtschaftlichen Eigentums] zu zahlen hätte, heute fest[zu]schreiben“?

Die Bundesregierung erkennt darin keinen Widerspruch. Im Rahmen des Gesetzes werden die Konditionen (u. a. Ermittlung des Wertausgleichs) und Regelungen bei einer Beendigung der Sicherungsübertragung genau festgelegt. Eine exakte Bezifferung des Wertausgleichs ist erst bei Beendigung der Sicherungsübertragung und der Übernahme des wirtschaftlichen Eigentums seitens des Bundes möglich.

9. Wird die Bundesregierung der Bitte der Fraktion der CDU/CSU nachkommen, das bilanzielle Eigenkapital der EIU der DB AG zum 1. Juli 2007 „virtuell“ zu beziffern und zu veröffentlichen, und wann gedenkt sie dies zu tun?

Ja. Die von der CDU/CSU-Fraktion erbetene Auskunft wird derzeit vorbereitet.

10. Stimmt die Bundesregierung zu, dass die Langfristigkeit der Sicherungsübereignung und der Mangel an Erfahrungen mit dem Eigentumssicherungsmodell es geboten erscheinen lassen, die Risiken des Wertausgleichs ausführlich zu diskutieren und diese mit Hilfe von Szenarien zu monetarisieren, und wenn nein, warum nicht?

Nach dem Gesetzentwurf bemisst sich der für den Fall der Beendigung der Sicherungsübertragung an die Deutsche Bahn AG (DB AG) zu leistende Wertausgleich nach dem bilanziellen Eigenkapital der EIU zu diesem Zeitpunkt.

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt verfügen die EIU, wie unter der Antwort zu Frage 5 dargestellt, insgesamt über ein bilanzielles Eigenkapital in der Größenordnung von etwa 7,5 Mrd. Euro. Wie sich dieses bilanzielle Eigenkapital in Zukunft entwickeln wird, hängt wesentlich davon ab, in welcher Höhe die DB AG zukünftig Eigenmittel in die Infrastruktur investieren wird. Infrastrukturbeiträge, die der Bund nach einer Privatisierung an die EIU leistet, führen nicht zu einer Erhöhung des bilanziellen Eigenkapitals der EIU und werden dementsprechend bei einer Bemessung des Wertausgleichs nicht berücksichtigt.

11. Stimmt die Bundesregierung zu, dass sich folgende Aussage des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) im Rahmen der Ressortabstimmung inzwischen als falsch herausgestellt hat: „Die vom BMWi genannte Zahl von 8 Mrd. Euro für den gegenwärtigen Verkehrswert der EIU-Anteile kann sich nur einschließlich der Bundeszuschüsse ergeben. Nach der in § 7 vorgesehenen Berechnungsmethode kann aber ein positiver Ertragswert der EIU nach Ablauf der Sicherungsübertragung nur dann erreicht werden, wenn die EIU zu diesem Zeitpunkt auch ohne Bundeszuschüsse einen Gewinn erwirtschaften. Bundeszuschüsse sind … nur zu berücksichtigen, wenn die EIU auf diese bei Ende der Sicherungsübertragung noch einen Anspruch haben. Das ist aber nicht der Fall …“ Etwas später: „… ein Wertausgleich höher als 0 Euro kann sich nur ergeben, wenn die EIU ohne Bundeszuschüsse Erträge erwirtschaften. Das ist unwahrscheinlich.“

Diese Aussage war bezogen auf die im damaligen Entwurfsstadium vorgesehene Wertausgleichsregelung und wird dafür weiterhin vertreten.

12. Wie hoch war das bilanzielle Eigenkapital der DB Netz AG bei ihrer Gründung am 5. Januar 1999?

Zum 1. Januar 1999 betrug das Eigenkapital der DB Netz AG 8 650 Mio. DM.

13. Wie hoch war das bilanzielle Eigenkapital der DB Station & Service AG bei ihrer Gründung am 5. Januar 1999?

Zum 1. Januar 1999 betrug das Eigenkapital der DB Station & Service AG 2 350 Mio. DM.

14. Rechnet die Bundesregierung nach der Bahnprivatisierung mit einer Reduzierung des Eigenkapitals der EIU, und wenn ja, warum?

Veränderungen im Eigenkapital der Eisenbahninfrastrukturunternehmen sind grundsätzlich möglich. Darüber kann der Bund zu gegebener Zeit unter Berücksichtigung der gesamten Finanzierungsinstrumente der Eisenbahninfrastrukturunternehmen entscheiden.

15. Stimmt die Bundesregierung zu, dass das zum 31. Dezember 2006 ausgewiesene bilanzielle Eigenkapital der EIU von mindestens 7 Mrd. Euro unterstellt, dass der Bund die Schieneninfrastruktur dauerhaft mit mindestens 2,5 Mrd. Euro p. a. bezuschussen wird?

Nein

16. Stimmt die Bundesregierung zu, dass der Privatisierungserlös für 49 Prozent der Anteile an der DB AG bei einem zu zahlenden Wertausgleich von mindestens 7 Mrd. Euro deutlich über 7 Mrd. Euro liegen muss, damit der Staat wenigstens nominell kein Verlustgeschäft eingeht?

Nein. Die Höhe des bei einer Veräußerung von bis 49,9 Prozent der Anteile an der DB AG erzielbaren Veräußerungserlöses hängt davon ab, wie Investoren den Wert einer Beteiligung an der DB AG einschätzen werden. Für die Investoren ist entscheidend, welche Verzinsung des zum Erwerb der Anteile eingesetzten Kapitals durch die zukünftigen Erträge zu erwarten ist. Der Wert der Anteile bestimmt sich daher nicht nach der Summe der in der Vergangenheit in die DB AG getätigten Investitionen, sondern als Ertragswert (wie bei jeder Unternehmensbewertung) unter Renditegesichtspunkten. Dieser Marktwert ist von einer Vielzahl von Faktoren abhängig, die derzeit nicht sicher bestimmt werden können. Eine konkrete Bezifferung des Veräußerungserlöses ist daher zurzeit nicht möglich. Beim Wertausgleich ist zu berücksichtigen, dass der Bund Mehrheitseigentümer der DB AG bleibt.

17. Wie rechtfertigt die Bundesregierung verteilungs- und haushaltspolitisch, einem privaten Investor einen Wertausgleich im höheren Milliardenbereich für etwas zu zahlen, dessen Wert nahezu vollständig durch den Steuerzahler bezahlt wurde und künftig weiterhin bezahlt wird?

Durch die Erlöse aus einer Teilprivatisierung erhält der Bund einen dem Marktwert entsprechenden Gegenwert.

18. Kann die Bundesregierung bestätigen, dass ein reines Eigentumsmodell, bei dem das rechtliche und wirtschaftliche Eigentum zu 100 Prozent beim Bund verbleibt, keinen Wertausgleich erfordert?

Nein

19. Hat die Bundesregierung Erkenntnisse, wonach der jetzt vorgesehene Wertausgleich sich in einer signifikant höheren Zahlungsbereitschaft privater Investoren niederschlägt?

Die Bundesregierung geht davon aus, dass sich der vorgesehene Wertausgleich in einer höheren Zahlungsbereitschaft privater Investoren niederschlägt.

20. Wie erklärt sich die Bundesregierung, dass das PRIMON-Gutachten (Privatisierungsvarianten der Deutschen Bahn AG „mit und ohne Netz“) die Privatisierungserlöse für das Integrationsmodell – das einen Wertausgleich beim Rückfall des Eigentums an den Bund erfordern würde und damit dem Privatisierungsmodell des EBNeuOG entspricht – und dem Eigentumsmodell – in dem kein Wertausgleich gezahlt wird – gleich hoch einschätzt, d. h. der Ertragswert des Netzes offensichtlich mit null bewertet wird?

Die Höhe der bei einer Veräußerung erzielbaren Privatisierungserlöse hängt davon ab, wie Investoren den Wert einer Beteiligung an der DB AG einschätzen. Dabei ist für die Investoren entscheidend, welche Verzinsung des zum Erwerb der Anteile eingesetzten Kapitals durch die Erträge zu erwarten ist. Die Erträge aus der Bewirtschaftung des Netzes stehen sowohl beim Integrationsmodell als auch beim Eigentumsmodell der DB AG zu. Sie trägt als Betreiberin der Infrastruktur die Chancen und Risiken der Netzbewirtschaftung.

Eine Bewertung der finanziellen Auswirkungen bei einer späteren Änderung der Strukturentscheidung war nicht Gegenstand der Untersuchung der Privatisierungsvarianten im PRIMON-Gutachten.

21. Stimmt die Bundesregierung zu, dass der aktuelle Entwurf des EBNeuOG vorsieht, die Sicherungsübereignung automatisch zu beenden und das wirtschaftliche Eigentum an den EIU nach 15 plus ggf. 3 Jahren für die Rückabwicklung an den Bund zu übertragen, wenn der Deutsche Bundestag keinen anderen Beschluss fällt?

Ja

22. Teilt die Bundesregierung die Aussage des Sprechers vom Bundesminister der Finanzen, Peer Steinbrück, dass Überlegungen zur Höhe des Wertausgleichs und faktischen Rückholbarkeit des Netzes – insbesondere vor dem Hintergrund eines gesetzlich verankerten Regelfalls – ein „Worst-Case-Szenario“ sei und einer „pathologischen Sichtweise“ entspräche (Financial Times, Deutschland vom 26. Juli 2007)?

Die Voraussetzungen für den Wertausgleich und die Rückholbarkeit des Netzes sind im Eisenbahnneuordnungsgesetz (EBNeuOG) festgelegt.

23. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus den Privatisierungen des wirtschaftlichen Eigentums an nationalen Schieneninfrastrukturen in Großbritannien, Neuseeland und Estland?

Ein Vergleich ist nicht möglich. Bei den zitierten Privatisierungen, die teilweise bereits wieder rückgängig gemacht wurden, wurde die Infrastruktur vollständig materiell privatisiert.

24. Ist der Bundesregierung im weltweiten Maßstab ein Beispiel bekannt, in dem das wirtschaftliche Eigentum an der Schieneninfrastruktur eines Landes dauerhaft erfolgreich privatisiert wurde, wenn ja, welches?

Nach Kenntnis der Bundesregierung gibt es kein vergleichbares Privatisierungsbeispiel, bei dem juristischer Eigentümer der Schieneninfrastruktur der Staat ist, die wirtschaftlichen Chancen und Risiken für die Bewirtschaftung der Infrastruktur aber bei einem privatisierten Eisenbahnunternehmen liegen.

25. Schließt die Bundesregierung aus, dass in der Vergangenheit aufgenommene zinslose Darlehen der EIU nachträglich in Baukostenzuschüsse umgewandelt werden?

Das EBNeuOG enthält Regelungen für das zukünftige Finanzierungsverfahren. Verpflichtungen aus bestehenden Finanzierungsvereinbarungen sollen nicht geändert werden.

26. Wie wirkt sich die zum 31. August 2007 zugesicherte Umgruppierung der nicht betriebsnotwendigen Immobilien der DB-Holding zu den EIU auf deren bilanzielles Eigenkapital aus?

Sofern sich die betreffenden Immobilien nicht zuvor bereits im wirtschaftlichen Eigentum der EIU befunden haben und somit dort bereits bilanziert wurden, bewirkt die Übertragung in Form der Einbringung als Sacheinlage eine Erhöhung des Anlagevermögens und damit korrespondierend einen Anstieg des Eigenkapitals.

27. Auf welches Dokument oder welche spezifische Aussage des Instituts der Wirtschaftsprüfer (IdW) stützt sich die Bundesregierung, wenn sie dem Entwurf des EBNeuOG nunmehr bescheinigt, bilanzrechtlich einwandfrei zu sein?

Mit Schreiben vom 26. Juni 2007 hat das Institut der Wirtschaftsprüfer (IdW) aus bilanzrechtlicher Sicht zu Fragen des Wertausgleichs für einen eventuellen Abgang des Infrastrukturvermögens der DB AG vor dem Hintergrund der Zuordnung des Infrastrukturvermögens zum wirtschaftlichen Eigentum der DB AG Stellung genommen. Diese Stellungnahme ist in den Entscheidungsprozess der für die Bilanzierungsfragen zuständigen Fachressorts eingeflossen.

28. Handelt es sich bei der Expertise des IdW um mehr als ein achtseitiges Schreiben des IdW vom 26. Juni 2007 an das Bundesministerium der Finanzen?

Nein

29. Trifft es zu, dass das IdW in seinem Schreiben vom 26. Juni 2007 lediglich zum Wertausgleich Stellung bezieht, nicht aber zu den sonstigen Voraussetzungen der bilanzrechtlichen Konformität des EBNeuOG-E?

Das Schreiben des IdW nimmt aus bilanzrechtlicher Sicht zu Fragen des Wertausgleichs für einen eventuellen Abgang des Infrastrukturvermögens der DB AG vor dem Hintergrund der Zuordnung des Infrastrukturvermögens zum wirtschaftlichen Eigentum der DB AG Stellung. Auf weitere Aspekte der Zuordnung des wirtschaftlichen Eigentums geht die Stellungnahme nicht ein.

30. Trifft es zu, dass das IdW in seiner Stellungnahme für die Annäherung des Eigenkapital-Buchwertes an den Ertragswert der EIU die Prämisse setzt, dass die Erträge aus dem Betrieb der Infrastruktur in Höhe einer angemessenen Verzinsung des eingesetzten Eigenkapitals begrenzt werden?

Die Bewertung auf der Grundlage des bilanziellen Reinvermögens kommt dann in Betracht, wenn der Buchwert eine geeignete Approximation zum Ertragswert darstellt. Bei einem Infrastrukturunternehmen tragen hierzu verschiedene Faktoren bei.

31. In welchem Korridor hält die Bundesregierung die Verzinsung des Eigenkapitals der EIU für angemessen?

Die Organe des Unternehmens entscheiden darüber, welche Renditegrößen angestrebt werden. Aufgrund der öffentlich-rechtlichen Rahmendingungen insbesondere im Zusammenhang mit der beabsichtigten Regulierung der Trassenpreise können hier in einer Weise Grenzen gesetzt werden, die einer angemessenen Verzinsung des Eigenkapitals entsprechen.

32. Wann wird die Bundesregierung die Einschätzung des IdW zum Wertausgleich den Mitgliedern des Bundestages und der Öffentlichkeit zur Verfügung stellen?

Das Schreiben des IdW vom 26. Juni 2007 wurde sowohl seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung als auch des Bundesministeriums der Finanzen Mitgliedern des Bundestages zur Verfügung gestellt.

33. Plant die Bundesregierung ergänzende Gutachten in Auftrag zu geben, die alle bilanzrechtlichen Fragen des EBNeuOG-E – auch vor dem Hintergrund des internationalen Bilanzrechts – prüft, und wenn ja, durch wen, und wann?

Nein

34. Stimmt die Bundesregierung zu, dass die Vereinbarkeit des EBNeuOG mit dem Bilanzrecht nicht durch das IdW entschieden werden kann, sondern letztlich nur durch das für die DB AG zuständige Finanzamt Berlin?

Nein. Es handelt sich primär um eine handelsrechtliche Frage. Steuerrechtlich ist auch das Vorliegen eines Organschaftsverhältnisses zu berücksichtigen.

35. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass eine angekündigte oder vollzogene Verweigerung der Bilanzierung der DB AG nach einer Teilprivatisierung durch das zuständige Finanzamt zu einer nachträglichen Änderung der bilanzrechtlichen Bestimmungen des Gesetzes führt, um Bilanzfähigkeit herzustellen?

Ja. Es wird auf die Antwort zu Frage 34 verwiesen.

36. Welche rechtlichen Konsequenzen für den Bund und die DB AG hätte eine vom Finanzamt festgestellte Unvereinbarkeit der Rechtskonstruktion des EBNeuOG mit dem Bilanzrecht?

Es wird auf die Antwort zu Frage 34 verwiesen.

37. Ist § 1 Abs. 2 DBPrivG so zu verstehen, dass der private Investor keinen Vertreter in den Aufsichtsrat der DB AG entsenden wird, da sich der Bund zu keiner bestimmten Stimmabgabe verpflichten darf, wenn nein, wie ist dieser Gesetzesparagraph dann zu verstehen?

Nein. Zunächst ist darauf hinzuweisen, dass sich die in der Frage angesprochene Regelung nunmehr in § 1 Abs. 3 DBPrivG und nicht in § 1 Abs. 2 DBPrivG befindet. Danach können private Investoren keine Vertreter in den Aufsichtsrat der DB AG entsenden, da Entsenderechte auch künftig nur dem Bund zustehen. Mitglieder von Privatinvestoren müssen von der Hauptversammlung in den Aufsichtsrat gewählt werden (§ 101 Abs. 1 Aktiengesetz). Dies kann mit den Stimmen des Bundes geschehen. Dem Bund ist es allerdings u. a. verwehrt, sich diesbezüglich im Rahmen eines normalerweise zulässigen Stimmbindungsvertrages von vornherein rechtlich zu binden. Die Regelung des § 1 Abs. 3 DBPrivG beinhaltet nicht mehr und nicht weniger als ein Verbot zu Lasten des Bundes, sich bei der Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der DB AG gegenüber Dritten zu einer bestimmten Stimmabgabe zu verpflichten.

38. Wie ist es nach Auffassung der Bundesregierung möglich, der DB AG wirtschaftliches Eigentum an den EIU zu verschaffen und deren Bilanzierungsfähigkeit herzustellen, wenn der Bund – als nicht wirtschaftlicher Eigentümer – alle Mitglieder des Aufsichtsrates der DB AG bestimmt und bei mehreren wesentlichen Rechtsgeschäften einen Zustimmungsvorbehalt geltend machen kann?

Der Bund kann auch nach der Teilprivatisierung nicht alle Mitglieder des Aufsichtsrats bestimmen. Die zehn Aufsichtsratsmitglieder der Arbeitnehmer werden nach §§ 7 ff. Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Somit kann der Bund mit seiner die Hauptversammlung dominierenden Mehrheit nur die Aufsichtsratsmitglieder der Aktionäre bestimmen, soweit diese nicht ohnehin von ihm entsandt werden. Das bedeutet indes nicht, dass der Bund auch tatsächlich so verfährt. Dies widerspräche den üblichen Gepflogenheiten des Marktes, wonach die Anteilseignerstruktur auch im Aufsichtsrat abgebildet werden sollte.

Die Zustimmungsvorbehalte des Bundes tragen zu einem praktikablen Ausgleich zwischen der Forderung von Artikel 87e Abs. 3 Satz 1 des Grundgesetzes, wonach die Bundeseisenbahnen als private Wirtschaftsunternehmen zu führen sind, und der Infrastrukturverantwortung des Bundes nach Artikel 87e Abs. 4 des Grundgesetzes bei.

39. Setzt nach Meinung der Bundesregierung der Entwurf zum EBNeuOG die im Rechtsgutachten von Hölters & Elsing (Oktober 2006) für das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung genannten Voraussetzungen für wirtschaftliches Eigentum um, denen zufolge die DB AG bei Wegfall des Sicherungszwecks die (Rück-)Übertragung auch des zivilrechtlichen Eigentums an den Anteilen der EIU „verlangen" können muss, oder wird diese Bewertung der Gutachter von der Bundesregierung nicht geteilt?

40. Falls die Bundesregierung die rechtliche Position des vorgenannten Gutachtens teilt: Worin sollte dann noch die Entscheidungsfreiheit des Deutschen Bundestags bestehen, nach regulärem Ablauf der Sicherungsabrede etwas anderes beschließen zu können als eine Verlängerung der Sicherungsabrede oder eine Übertragung des zivilrechtlichen Eigentums an den Anteilen der EIU an die DB AG?

Die Fragen 39 und 40 werden wegen ihres Sachzusammenhangs gemeinsam beantwortet.

Die Bewertung von Hölters & Elsing wird von der Bundesregierung geteilt. Es ist richtig, dass die Zuordnung des wirtschaftlichen Eigentums zum Sicherungsgeber (DB AG) unter anderem davon abhängt, dass das Sicherungsgut (die Anteile an den EIU) nach Wegfall des Sicherungszwecks wieder an die Sicherungsgeber zurückfällt. Wie in der zitierten Stellungnahme von Hölters & Elsing jedoch ebenfalls ausgeführt, steht eine „Call-Option" des Bundes – gerichtet auf das Behalten der Anteile an den EIU nach Wegfall des Sicherungszwecks – dem wirtschaftlichen Eigentum der DB AG nicht entgegen. In diesem Falle muss allerdings ein Wertausgleich an die DB AG gezahlt werden.

Durch die im Gesetzentwurf vorgesehenen Regelungen für das Ende der Sicherungsübertragung (§§ 5 bis 7 BESG) wird dem Bund wirtschaftlich betrachtet ein Erwerbsrecht eingeräumt, das es ihm ermöglicht, die Übertragung auch des wirtschaftlichen Eigentums an den Anteilen gegen einen im Vorhinein vereinbarten Wertausgleich zu verlangen. Die DB AG erhält dadurch nach Ablauf der Sicherungsübertragung und bei Ausübung des Erwerbsrechts des Bundes ein vollwertiges wirtschaftliches Äquivalent für die zukünftigen Erträge der Anteile, so dass ihr der wirtschaftliche Wert der Anteile während der Laufzeit der Sicherungsabrede zu jedem gedachten Zeitpunkt wirtschaftlich zusteht. Die DB AG trägt damit während der gesamten Laufzeit der Sicherungsübertragung einerseits das Risiko des Verlustes und der Wertminderung der Anteile, hat andererseits aber auch die Chance auf eventuelle Wertsteigerungen.

Der Deutsche Bundestag ist daher frei in seiner Entscheidung, nach regulärem Ablauf der Sicherungsabrede weder eine Verlängerung der Sicherungsabrede noch eine Übertragung der Anteile an den EIU an die DB AG zu beschließen. In diesem Fall kommt es zu einer Realisierung des Trennungsmodells. Die Anteile an den EIU gehen auch wirtschaftlich auf den Bund über. Der Bund ist im Gegenzug verpflichtet, einen Wertausgleich an die DB AG zu leisten.



Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Amsterdamer Str. 192, 50735 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Telefax (02 21) 97 66 83 44
ISSN 0722-8333